

Roma, 3 febbraio 2023

Circolare n. 32/2023

Oggetto: Tributi – ART – Contributo per il funzionamento 2023 – Delibera n. 242/2022 pubblicata il 27 gennaio 2023.

Con la delibera in oggetto l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fissato la misura del contributo per il funzionamento per l’anno 2023, pari allo 0,5 per mille del fatturato risultante dall’ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera. La misura del contributo risulta ridotta rispetto all’anno 2022 che era pari allo 0,6 per mille del fatturato. È stata altresì ridotta la soglia di esenzione dal pagamento del contributo. Per l’anno 2023 è previsto l’esonero per le contribuzioni inferiori a 2.500,00 euro, in precedenza la soglia di esenzione era di 3.000,00 euro.

I settori chiamati al pagamento sono i seguenti:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni);
- b) gestione degli impianti di servizio ferroviario;
- c) gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica);
- d) servizi ferroviari (anche non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie);
- e) operazioni e servizi portuali;
- f) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- g) servizio taxi;
- h) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
- i) servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci;
- j) servizi di trasporto di passeggeri su strada;
- k) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- l) servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;
- m) servizi di agenzia/raccomandazione marittima.

La delibera specifica alcune esclusioni di ricavi per determinare la base imponibile su cui calcolare il contributo. Relativamente alle imprese di autotrasporto resta confermato che l’attività di sub-vezione può essere scorporata dal sub-vettore e non dal primo vettore. Nel caso dei consorzi inoltre, come per lo scorso anno, il contributo è dovuto dal consorzio stesso anziché dalle singole consorziate.

Entro il 28 aprile le imprese dei settori summenzionati con fatturati superiori a 5 milioni di euro devono presentare apposita dichiarazione all’ART in via telematica attraverso il portale dell’Autorità. La dichiarazione è dovuta indipendentemente dal fatto che la base imponibile ai fini del contributo possa essere inferiore alla soglia di 5 milioni. Le voci

escluse dalla base imponibile vanno dettagliate in un apposito prospetto; nel caso di imprese con ricavi superiori a 10 milioni di euro che abbattano la base imponibile di oltre il 20 per cento, oltre al prospetto, va presentata un'attestazione sottoscritta dal revisore legale dei conti, dalla società di revisione, ovvero dal collegio sindacale. Si rammenta che, mentre il mancato o parziale pagamento del contributo comporta solo l'applicazione degli interessi di mora nella misura legale, la mancata dichiarazione è sanzionabile.

Il pagamento va effettuato in due rate: i due terzi del dovuto entro il 28 aprile e il restante terzo entro il 31 ottobre.

Cristiana Marrone
Responsabile di Area

*Per riferimenti confronta circ.ri conf.li nn. [302/2022](#), [90/2022](#) e [58/2022](#)
Allegato uno
CM/cm*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

Delibera n. 242/2022

Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2023.

L’Autorità, nella sua riunione del 6 dicembre 2022

VISTO

l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. n. 201/2011), e, in particolare, il comma 6, come modificato dall’articolo 16, comma 1, lettere a-bis) e a-ter), introdotte dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, di conversione del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (di seguito: d.l. n. 109/2018), che dispone che *“All’esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all’esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge si provvede (...) b) mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l’Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l’esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all’uno per mille del fatturato derivante dall’esercizio delle attività svolte percepito nell’ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell’Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell’atto, possono essere formulati rilievi cui l’Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l’atto si intende approvato”*;

VISTO

il quadro normativo di riferimento vigente in materia di competenze e attività attribuite all’Autorità, composto, in particolare, oltre che dalla norma istitutiva di cui al citato articolo 37 del d.l. n. 201/2011, come da ultimo modificato dall’articolo 16, commi 1 e 1-bis del d.l. n. 109/2018, dalle seguenti fonti normative, sia europee che nazionali: - il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario; - la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali; - il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo; - il regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004; - il regolamento (UE) n. 181/2011

del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004; - la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico come aggiornata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016; - il regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione del 15 maggio 2013 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali; - il regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione del 15 maggio 2013 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale; - il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE; - il regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione del 7 aprile 2016 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria; - il regolamento (UE) n. 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, relativamente ai servizi passeggeri e alla movimentazione merci e decreto del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 10 agosto 2021; - il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari; - il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione del 20 novembre 2018 che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio; - l'articolo 24, comma 5-bis del "Codice della Strada" di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come integrato dall'articolo 38, comma 1 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27; - l'articolo 8, comma 3, lettera n) della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante il "Riordino della legislazione in materia portuale", come introdotto dall'articolo 10 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124" e modificato dall'articolo 5, comma 1, lettera f) del decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto

legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali”; - l’articolo 28, comma 10 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, recante “Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, come sostituito dall’articolo 17, comma 4, lettera b) del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27; - gli articoli 37 e da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” incluso l’articolo 73, come sostituito dall’art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, recante “Disposizioni per l’adempimento degli obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia all’Unione europea - Legge europea 2018”; - l’articolo 13, comma 14 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, in materia di linee guida sugli aiuti di stato ad aeroporti e compagnie aeree; - il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”; - l’articolo 29 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116 in materia di tariffe elettriche agevolate sull’infrastruttura ferroviaria; - l’articolo 1, comma 11-bis, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, recante “Misure urgenti per l’apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l’emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive” in materia di diritti aeroportuali; - il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri del trasporto effettuato con autobus”; - il decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, recante “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico” come da ultimo modificato dal decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, recante “Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell’infrastruttura ferroviaria”; - il decreto legislativo 19 luglio 2015, n. 129, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”; - gli articoli 167, comma 5 e 178, comma 8 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante il “Codice dei contratti pubblici”; - l’articolo 14, comma 5 del decreto legislativo 19

agosto 2016, n. 175, recante “Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica”; - l’articolo 48 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante “Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96; - l’articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante “Disposizioni urgenti in materia finanziaria per esigenze indifferibili” convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, in materia di concessioni autostradali; - l’articolo 196 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19”, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, in materia di interventi a favore delle imprese ferroviarie; - l’articolo 73, commi 4 e 5 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante “Misure urgenti connesse all’emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali”, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, in materia di trasporto ferroviario; - l’articolo 21 del decreto legislativo 27 maggio 2022, n. 82, recante “Attuazione della direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi”, in materia di conformità ai requisiti di accessibilità dei servizi; - gli articoli 9 e 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118, recante la “Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021”, in materia, rispettivamente, di trasporto pubblico locale e di procedure alternative di risoluzione delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti o consumatori;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 recante “Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto” e, in particolare, l’articolo 9 relativo ai servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali;

VISTO il “Regolamento concernente l’organizzazione ed il funzionamento dell’Autorità”, approvato con delibera n. 78/2022 del 18 gennaio 2022 e successive modificazioni;

VISTA la Pianta organica dell’Autorità, come da ultimo rideterminata con delibera n. 27/2019 del 28 marzo 2019;

VISTO l’orientamento giurisprudenziale consolidatosi a partire dalla sentenza n. 5/2021 del Consiglio di Stato, pubblicata il 4 gennaio 2021, che ha chiarito il perimetro dei soggetti tenuti all’assolvimento degli obblighi in materia di contributo per il funzionamento dell’Autorità;

- VISTE** in particolare, le sentenze del Consiglio di Stato nn. 72 e 73 del 4 gennaio 2021 nonché n. 132 del 5 gennaio 2021 che hanno riconosciuto specificamente l'assoggettamento a contribuzione degli operatori della logistica e dell'autotrasporto merci conto terzi;
- VISTE** in particolare, le pronunce del Consiglio di Stato nn. 5248, 5249 e 5250 del 12 luglio 2021 nonché n. 10044 del 16 novembre 2022 che hanno confermato specificamente l'assoggettamento a contribuzione di tutti i vettori via mare e per vie navigabili interne, sia nel segmento del trasporto passeggeri che in quello del trasporto merci;
- VISTE** in particolare, le decisioni del TAR Piemonte n. 291 del 21 marzo 2021, n. 394 del 15 aprile 2021, n. 229 del 21 marzo 2022, nn. 846 e 847 del 12 ottobre 2022, n. 848 del 13 ottobre 2022 e n. 984 del 16 novembre 2022 che hanno riconosciuto specificamente l'assoggettamento a contribuzione degli agenti raccomandatari marittimi;
- VISTO** il bilancio di previsione per l'anno 2023 approvato dal Consiglio dell'Autorità il 6 dicembre 2022, previo parere favorevole del Collegio dei Revisori, e preso atto, pertanto, del fabbisogno stimato per le spese di funzionamento dell'Autorità;
- CONSIDERATO** che l'Autorità ha improntato la propria azione al contenimento delle spese anche in attuazione delle misure legislative a riguardo (c.d. *spending review*);
- CONSIDERATO** che il contributo di cui al citato articolo 37, comma 6, lettera b), del d.l. n. 201/2011 costituisce per legge l'unica fonte di entrata dell'Autorità per far fronte ai suoi oneri di funzionamento;
- VISTO** il "*Documento ricognitivo sui settori del trasporto per i quali l'Autorità ha concretamente avviato l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge*", redatto dagli Uffici in cui sono individuate le attività compiute dall'Autorità nei settori del trasporto per i quali la stessa ha concretamente avviato, alla data della presente delibera, nei mercati in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, il quale riveste carattere meramente ricognitivo e può agevolare l'individuazione del perimetro contributivo, anche da parte dei soggetti tenuti alla contribuzione;
- VISTA** la delibera n. 183/2022 del 6 ottobre 2022 con la quale è stato dato avvio alla consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2023;
- VISTE** le osservazioni pervenute nel corso della consultazione, chiuse il 4 novembre 2022, di cui alla sopra citata delibera n. 183/2022, pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità (<https://www.autorita-trasporti.it/>);

- RITENUTE** non accoglibili le osservazioni formulate da plurime categorie di operatori economici volte a mettere in discussione il perimetro dei contribuenti, in quanto le argomentazioni variamente addotte si pongono in evidente contrasto con l'iter logico-giuridico posto dal Consiglio di Stato e dal TAR Piemonte a fondamento del proprio consolidato orientamento giurisprudenziale;
- RITENUTE** non accoglibili le richieste funzionali a sollevare intere categorie di operatori economici dai propri obblighi dichiarativi e contributivi, in quanto l'ordinamento nazionale prevede quale unica fonte di finanziamento dell'Autorità il contributo previsto dal d.l. n. 201/2011 e, pertanto, le spese di funzionamento debbono necessariamente trovare copertura finanziaria a valere sulla contribuzione da parte degli operatori del settore;
- RITENUTE** non accoglibili le osservazioni tese a circoscrivere il mandato dell'Autorità ai soli servizi di pubblica utilità, in quanto, per effetto delle numerose attribuzioni di competenze e attività conferite *ex lege* negli anni e qui richiamate, la sfera di azione dell'Autorità riguarda tutti i settori del trasporto, peraltro in linea con la giurisprudenza cristallizzatasi in materia;
- RITENUTE** non accoglibili le osservazioni formulate dagli operatori del settore portuale in merito all'asserita carenza di motivazione circa l'inserimento della categoria degli erogatori di operazioni e servizi portuali, in quanto la voce a questi relativa è volta ad enucleare prestazioni già ricomprese nell'alveo della gestione delle infrastrutture portuali e già oggetto di concreta regolazione da parte dell'Autorità, come riconosciuto dalla giurisprudenza;
- RITENUTE** non accoglibili le osservazioni finalizzate a chiedere una generica e generalizzata esclusione di ristori, sussidi, sostegni e contributi in conto esercizio legati a vario titolo ai perduranti effetti della crisi pandemica, nonché all'esplosione del costo dei carburanti ed alla fortissima accelerazione della dinamica inflattiva gravante sui costi di esercizio, in quanto trattasi di proventi che, sebbene orientati alla copertura di oneri straordinari, hanno comunque funzione di integrazione dei ricavi caratteristici e, come tali, agli stessi assimilabili;
- RITENUTE** non accoglibili, altresì, le osservazioni formulate da numerosi operatori e volte ad escludere la voce A5 del conto economico dal fatturato rilevante, in quanto tale voce comprende anche contributi in conto esercizio ovvero proventi o plusvalenze da assimilare ai ricavi dell'attività principale e, comunque, rimane confermata la possibilità in capo al soggetto tenuto al versamento del contributo di scomputare i ricavi o proventi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità;
- RITENUTO** in particolare, che i contributi in conto esercizio, iscrivibili alla voce A5 del conto economico, abbiano natura integrativa dei ricavi dell'attività caratteristica o

delle attività accessorie, diverse da quella finanziaria, nonché di ricavi derivanti da attività nei confronti di enti pubblici in forza di un contratto di servizio e/o di convenzione e, quindi, comunque derivanti dallo svolgimento di attività economica rilevante ai fini dell'assoggettamento al contributo;

RITENUTE

non accoglibili, alla luce delle sentenze del TAR Piemonte nn. 72, 73 e 74 del 27 gennaio 2020 cui non si intende comunque fornire qui acquiescenza, le osservazioni finalizzate ad includere nelle "prestazioni della medesima tipologia" i servizi di trazione e manovra, pur essendo questi strettamente connessi allo stesso contratto di trasporto, posto che il giudice, in relazione ai servizi di trasporto ferroviario merci ha differenziato le varie posizioni, con particolare riferimento ai servizi di manovra e trazione;

RITENUTE

non accoglibili le osservazioni che mirano ad ottenere un'esclusione delle compensazioni erogate in relazione a contratti di servizio o convenzioni nell'ambito del trasporto via mare o per vie navigabili interne in quanto: i) come riconosciuto sin dalla giurisprudenza più risalente, il trasporto gravato da obblighi di servizio pubblico o convenzionato è da ritenersi assoggettabile a contribuzione in ragione del ruolo peculiare riservato in materia all'Autorità dalla legge e a motivo delle competenze già esercitate al riguardo; ii) tale corrispettivo rappresenta una parte integrante ed essenziale dei ricavi complessivi realizzati dall'impresa di navigazione e consente di realizzare l'equilibrio economico degli affidamenti, ivi incluso un margine di utile ragionevole;

RITENUTE

non accoglibili, in considerazione della giurisprudenza sino ad ora intervenuta, le osservazioni volte alla non inclusione degli agenti raccomandatari marittimi tra i soggetti tenuti alla contribuzione;

RITENUTE

non accoglibili le osservazioni secondo cui l'obbligo di versamento del contributo da parte delle agenzie raccomandatarie marittime in nome e per conto dei vettori esteri rappresentati risulterebbe inficiato da un'asserita indeterminatezza del prelievo, in quanto, basandosi il contributo riferito all'annualità 2023 sui dati economici dell'esercizio 2021, l'obbligazione in oggetto appare prevedibile e preventivamente determinabile nel suo ammontare, anche in ragione del ruolo di rappresentante fiscale o soggetto appartenente al medesimo gruppo del vettore, ricoperto dall'agente raccomandatario marittimo obbligato;

RITENUTE

non accoglibili le richieste finalizzate ad ottenere una differenziazione dell'aliquota contributiva rispetto ai singoli settori del trasporto, sia in base a principi di sostenibilità e coerenza con le caratteristiche economico-finanziarie di ciascun settore che di proporzionalità rispetto alle competenze istituzionali attribuite all'ente ed all'attività regolatoria effettivamente svolta dall'Autorità, anche in considerazione di quanto espresso dal Consiglio di Stato per il quale

“non emerge alcun rapporto sinallagmatico tra le parti, tale da imporre la commisurazione della contribuzione al *quantum* della funzione istituzionale svolta dalla parte pubblica”, né il legislatore avrebbe “subordinato il pagamento del contributo alla costituzione di un rapporto individuale tra l’Autorità beneficiaria e il contribuente inciso”;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni che ritengono inadeguato il riferimento al fatturato quale parametro per l’individuazione del contributo, in quanto la censura è affetta da estrema genericità e non suggerisce alcun criterio alternativo; inoltre, il Consiglio di Stato ha già sancito la legittimità di tale criterio rilevando che “il fatturato generato nello svolgimento dell’attività di impresa”, costituisce “un indicatore della forza economica del soggetto passivo suscettibile di essere incisa dalla pubblica contribuzione”;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni relative al criterio di identificazione del fatturato rilevante per il trasporto aereo, in quanto la disciplina riguardante l’individuazione della tratta nazionale, introdotta già da tempo, ha trovato pratica applicazione, sia a livello generale che nell’ambito del settore aereo, senza far registrare particolari criticità circa la quantificazione del fatturato territorialmente rilevante;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni recanti richiesta di ulteriori voci specifiche di esclusione per i gestori di centri di movimentazione merci e, segnatamente, per gli interporti, in quanto lo scomputo proposto confligge con le indicazioni della giurisprudenza più recente, secondo cui le prestazioni, le attività e i ricavi caratteristici degli interporti, ivi inclusi il mantenimento e la costruzione di tutte le infrastrutture (anche immobiliari) funzionali alla prestazione dei servizi erogati, risultano pienamente assoggettabili a contributo;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni sull’esclusione delle attività svolte sotto la vigilanza delle Autorità di Sistema Portuale in quanto trascurano, da un lato, la sussistenza, di attività di regolazione multilivello svolte sia dall’Autorità che dai suddetti enti pubblici non economici; dall’altro, l’esistenza di una contestuale attività di vigilanza sui terminal riconosciuta all’Autorità dalla disciplina eurounitaria;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni volte a contestare l’inclusione del trasporto marittimo internazionale nel fatturato rilevante in quanto la disciplina dell’Autorità nell’ambito del settore marittimo contempla già da tempo la fattispecie, limitandosi ad includere nel fatturato esclusivamente la parte dei ricavi territorialmente rilevante, peraltro in analogia con gli obblighi di fatturazione e/o dichiarazione contemplati dalla normativa tributaria;

RITENUTE non accoglibili le richieste volte a circoscrivere l’applicazione del contributo ai soli ricavi derivanti dallo svolgimento dell’attività di navigazione connotata da oneri di pubblico servizio o da forme di regolazione orientate a soddisfare

esigenze pubbliche, posto che le attribuzioni dell’Autorità ed il relativo esercizio delle competenze riguardano anche i trasporti marittimi non gravati da obblighi di servizio pubblico;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni riguardanti la scarsa chiarezza del criterio di calcolo del fatturato rilevante adottato a partire dall’anno 2022 per le prestazioni di trasporto marittimo internazionale, posto che lo stesso ricalca fedelmente la normativa tributaria in materia, con particolare riferimento alle merci in importazione/transito/esportazione. Peraltro, i chiarimenti richiesti sono stati già formalmente forniti alle associazioni di categoria nell’ambito di reiterate interlocuzioni con le stesse intervenute;

RITENUTE non accoglibili le richieste finalizzate ad evitare che il contributo venga imputato all’impresa di navigazione che abbia stipulato il contratto di trasporto con l’utenza finale, in ragione della previsione, adottata a decorrere dall’anno 2022, che consente lo scomputo di prestazioni della medesima tipologia effettuate nei confronti di altro operatore del trasporto, in modo che l’obbligo contributivo gravi sull’intero corrispettivo della prestazione;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni recanti perplessità sull’introduzione di un obbligo di comunicazione, da parte di chi intenda avvalersi dell’esclusione riguardante i ricavi da locazione e/o noleggio di mezzi di trasporto, degli estremi del locatario e/o di chi prenda a nolo detti mezzi, stante la natura generica di tali doglianze e la mancata considerazione delle modalità applicative normalmente fornite con determina annuale;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni finalizzate ad ottenere l’esclusione dal fatturato rilevante del rimborso di costi sostenuti per garantire la fruibilità degli spazi di stazione, in quanto l’affermazione di tale principio indurrebbe tutti i gestori delle varie infrastrutture di trasporto a pretendere l’applicazione di analogo meccanismo con conseguente pregiudizio alla generale tenuta del sistema di contribuzione. Peraltro, ai sensi dell’articolo 11, comma 3 del decreto legislativo n. 112/2015, il gestore di stazione deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri;

RITENUTE non accoglibili le osservazioni formulate dalle imprese di autotrasporto merci per conto terzi, in quanto, tenuto conto della notevole frammentarietà del mercato dei prestatori nonché dell’esigenza di effettività della riscossione, l’esclusione delle prestazioni di sub-vezione a beneficio di coloro che le effettuino, ferma restando la necessità di prevenire ogni duplicazione di contribuzione, risponde a principi di equità e proporzionalità dell’imposizione, facendo gravare il contributo sul soggetto affidante (vettore e/o committente, come definiti dall’articolo 2 del decreto legislativo n. 286/2005), in ragione del ruolo svolto in termini di organizzazione del servizio (ivi inclusa la scelta e la gestione dei subaffidamenti) e/o della titolarità del contratto di trasporto;

- RITENUTE** non accoglibili le osservazioni volte ad escludere l'imputazione del contributo in capo al consorzio, in luogo delle consorziate, in quanto lo stesso è individuato quale titolare del contratto di trasporto e comunque, in caso di ricavi generati da imprese riunite in consorzio, permane la possibilità per l'impresa consorziata di escludere i ricavi derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi titolari di contratti di trasporto, al fine di evitare una duplicazione di versamenti riconducibili alla medesima quota di ricavo;
- RITENUTE** non accoglibili le segnalazioni finalizzate ad assorbire nelle prestazioni di autotrasporto le ulteriori operazioni e i servizi portuali, resi dai medesimi soggetti in quanto titolari di autorizzazione rilasciata dalle Autorità di Sistema Portuale ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84/1994, posto che, come chiarito dalla giurisprudenza, per assicurare la tenuta del sistema e l'ancoraggio alla *ratio legis*, le disposizioni volte a garantire l'esenzione per le prestazioni di autotrasporto devono essere interpretate in termini puntuali e tassativi, sicuramente non estensivi. Peraltro, le attività rese ai sensi del citato titolo autorizzativo presuppongono l'utilizzo di beni del demanio portuale e sono soggette a prescrizioni;
- RITENUTE** non accoglibili le osservazioni volte ad escludere le attività di organizzazione e coordinamento dei trasporti e/o della logistica dal fatturato rilevante e/o, più in generale, dall'assolvimento degli obblighi dichiarativi e/o contributivi, poiché, come evidenziato dal TAR Piemonte nella sentenza n. 230 del 21 marzo 2022, in simili fattispecie ogni scelta strategica sulla complessiva attività vettoriale è rimessa in capo a chi organizza le prestazioni;
- RITENUTE** non accoglibili le osservazioni volte a richiedere l'eliminazione del prospetto delle esclusioni, in quanto trattasi di presidio volto a evitare dichiarazioni inesatte, irregolari o infedeli e ad agevolare i controlli di natura formale e sostanziale;
- RITENUTO** non necessario operare specifici interventi di accoglimento delle osservazioni in cui si paventa il rischio, meramente teorico, di un'indeterminata duplicazione di contribuzione, in quanto quest'ultima viene già esclusa da una precipua previsione di legge e dette osservazioni non sollevano casi specifici e, parimenti, non indicano precisi criteri o modalità di applicazione delle previsioni di dettaglio;
- RITENUTO** non necessario operare interventi di accoglimento delle osservazioni relative alle specifiche voci di esclusione considerate ammissibili in sede di interlocuzione con la pertinente associazione di categoria, a beneficio di terminalisti e soggetti eroganti operazioni nonché servizi portuali, in quanto già oggetto di previsione e puntuale dettaglio nel dispositivo del presente provvedimento;

- RITENUTO** che le osservazioni in merito all'applicazione dell'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti non possano trovare accoglimento nella presente delibera in quanto, per espressa previsione dell'articolo 45 del D.P.R. n. 97/2003, non è possibile, se non in forza di legge, prevedere liberamente l'utilizzo dell'avanzo non vincolato in fase ordinaria di predisposizione del bilancio di previsione, dovendosi fare conseguentemente ricorso alle sole entrate ordinarie assicurate dal contributo di funzionamento; nondimeno, una quota parte di avanzo disponibile potrà eventualmente essere applicata, in sede di assestamento, in seguito all'approvazione del rendiconto riferibile all'esercizio precedente;
- RITENUTO** comunque di poter procedere per l'anno 2023 ad una riduzione dell'aliquota del prelievo, a fronte del consolidamento del perimetro contributivo nonché in ragione dell'attività di recupero degli importi dovuti da operatori morosi o inadempienti con riferimento agli anni 2019, 2020 e 2021, anche avuto riguardo alle reiterate istanze di riduzione del carico contributivo pervenute negli anni dagli operatori e dalle loro associazioni di rappresentanza;
- RITENUTE** accoglibili nella sostanza le osservazioni volte a confermare la soglia di esenzione relativa al 2023, pur rendendosi necessaria una sua riparametrazione, sulla base dell'entità di riduzione dell'aliquota, volta a garantire il mantenimento del perimetro contributivo, così da salvaguardare parte delle piccole imprese, oltre alle microimprese, di cui all'articolo 5 della legge n. 180/2011, senza causare eccessive riduzioni di prelievo e apportando al contempo benefici significativi in termini di efficienza gestionale della platea dei contribuenti;
- RITENUTE** accoglibili le osservazioni volte a inserire l'esclusione specifica dei proventi conseguiti a titolo di risarcimento danni esclusivamente riferibili al patrimonio aziendale in quanto forma di compensazione per l'operatore economico a fronte di un fatto doloso o colposo che abbia arrecato al medesimo un ingiusto pregiudizio;
- RITENUTE** accoglibili le osservazioni finalizzate a prevedere un'esclusione dal fatturato rilevante delle somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte, purché regolarmente documentate ed escluse dal computo della base imponibile IVA, a motivo della loro neutralità rispetto ai ricavi caratteristici;
- RITENUTE** accoglibili, ad una più approfondita valutazione, le osservazioni volte ad estendere l'esclusione dal fatturato rilevante di tutte le sopravvenienze attive, a prescindere dalla loro inclusione a fondo rischi, in considerazione della loro generale natura di provento avente carattere straordinario;
- RITENUTE** accoglibili, ad una più approfondita valutazione, le osservazioni in merito all'esigenza di esplicitare in termini dettagliati un criterio di determinazione

della quota di fatturato da attribuire alla tratta nazionale rispetto alle fattispecie di trasporto terrestre internazionale di passeggeri e merci;

RILEVATA

la necessità di garantire ai soggetti interessati un quadro applicativo certo, omogeneo e conoscibile, assicurando, tra l'altro, il rispetto dei principi di economicità, trasparenza ed efficienza dell'azione amministrativa nella definizione delle modalità di contribuzione, ferma comunque la necessità di ridurre al minimo gli adempimenti richiesti ai soggetti interessati, i costi amministrativi aggiuntivi e gli oneri accessori;

RITENUTO

alla luce di quanto sopra, che gli operatori dei settori del trasporto da assoggettare a contribuzione in ragione dei presupposti soggettivi e oggettivi di legge siano quelli che esercitano le seguenti attività:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni);
- b) gestione degli impianti di servizio ferroviario;
- c) gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica);
- d) servizi ferroviari (anche non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie);
- e) operazioni e servizi portuali;
- f) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- g) Servizio taxi;
- h) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
- i) servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci;
- j) servizi di trasporto di passeggeri su strada;
- k) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- l) servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;
- m) servizi di agenzia/raccomandazione marittima.

RITENUTO

ai fini dell'individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione che esercitano servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, di confermare il criterio che include, in via presuntiva, i soggetti che, al 31 dicembre 2022, abbiano nella propria disponibilità veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, utilizzando la classificazione di cui alla delibera n. 10/2022 del 18 ottobre 2022 del Presidente del Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi;

RILEVATO che dalla natura presuntiva del criterio sopra descritto discenda che non sia comunque soggetto al versamento del contributo l'operatore economico che, pur avendo nella propria disponibilità mezzi di capacità di carico di massa complessiva superiore a 26.000 chilogrammi ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, non svolga il servizio di trasporto in connessione con le suddette infrastrutture;

RITENUTO anche alla luce delle valutazioni fin qui esposte e attesa la necessità di assicurare la massima obiettività e trasparenza nell'applicazione del contributo:

- di intendere il fatturato come l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- di escludere dal totale dei ricavi: (i) eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella presente delibera; (ii) i ricavi conseguiti per attività svolte all'estero; (iii) i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; (iv) i contributi in conto esercizio nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale e regionale; (v) i ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, derivanti dall'"equivalente incremento della tariffa di competenza" applicata con l'entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS S.p.A.; (vi) i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale; (vii) le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili; (viii) le sopravvenienze attive; (ix) i risarcimenti danni riferibili esclusivamente al patrimonio aziendale; (x) le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte, purché regolarmente documentate ed escluse dal computo della base imponibile IVA;

RITENUTO in via generale, in conformità con il principio di non discriminazione, per le sole imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, di intendere il fatturato pari al volume d'affari IVA, risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata, alla data di pubblicazione della delibera di approvazione del contributo, dal rappresentante fiscale o direttamente dal soggetto estero mediante identificazione diretta;

RITENUTO

di dover considerare - per i soggetti operanti nel trasporto aereo di passeggeri e merci ed al fine di evitare una diversità di trattamento tra le imprese italiane e quelle estere non soggette, in quanto tali, alle norme contabili italiane - il fatturato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono, per il trasporto passeggeri: (i) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al D.P.R. n. 633/72) – aliquota attualmente in vigore; (ii) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. n. 633/72; per il trasporto di merci: (i) trasporto rilevante ai fini IVA nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22% - aliquota attualmente in vigore; (ii) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. n. 633/72. In tal modo le società operanti nel trasporto aereo, sia aventi sede in Italia che all'estero, avranno la possibilità di corrispondere il contributo unicamente sul fatturato prodotto in Italia;

RITENUTO

di dover considerare - per i soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci e sempre al fine di evitare una diversità di trattamento tra le imprese italiane e quelle estere - il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo: a) per il trasporto internazionale di passeggeri: il fatturato è considerato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. n. 633/1972; b) per il trasporto internazionale di merci: il fatturato è considerato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera, ovvero, ove non prevista, dalle pertinenti fatture in relazione al suddetto volume, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. n. 633/1972; c) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto;

RITENUTO

per i soli soggetti operanti nella gestione dei centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica) – di escludere dal totale dei ricavi: (i) il riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità; (ii) i ricavi derivanti da attività

meramente amministrative, quali il supporto per la regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise;

RITENUTO per i gestori di infrastrutture portuali – di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da: (i) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) ritardata consegna dei container utilizzati o mancato ritiro/caricamento della merce; (iii) servizio di *security* purché distinguibile dal guardianaggio; (iv) ricavi da attività di c.d. connettivo urbano; (v) servizio hostess legato ad attività congressuale e convegnistica; (vi) ormeggio e stazionamento di unità da diporto; ciò oltre agli importi destinati alla manutenzione straordinaria del demanio marittimo ovvero agli investimenti capitalizzati riguardanti lo stesso, limitatamente ai costi di ammortamento iscritti a conto economico, nell'esercizio di riferimento, come comprovati da perizia asseverata;

RITENUTO per le imprese meramente autorizzate all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali che non svolgano la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessorio - di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali, nel caso in cui generino una duplicazione di contribuzione;

RITENUTO per i soggetti esercenti servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti - di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da: (i) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) svolgimento, in qualità di sub-veicolo, di prestazioni di sub-veicolo, a patto che vengano documentate e che il contributo venga corrisposto da altro operatore soggetto a contribuzione;

RITENUTO per i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima - di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da: (i) senserie; (ii) commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza e, comunque, non afferenti alla navigazione commerciale o ad operazioni/servizi portuali;

RITENUTO di dover precisare che, in relazione ai servizi di trasporto ferroviario merci, sono tenuti alla corresponsione del contributo sia gli operatori di manovra, sia i trazionisti che i carristi per i ricavi di rispettiva competenza;

RITENUTO al fine di evitare duplicazioni di contribuzione in sede di computo del fatturato, conformemente all'articolo 37, comma 6, lettera b), del d.l. n. 201/2011, come da ultimo modificata dal comma 1, lettera a-ter), dell'articolo 16 del d.l. n. 109/2018, escludere dal totale dei ricavi: (i) i ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi esercenti servizi di trasporto; (ii) negli altri casi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, i ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo; (iii) i ricavi derivanti dall'attività di locazione

e di noleggio di mezzi di trasporto, previa comunicazione, rispettivamente, degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo e a patto che il contributo venga corrisposto da questi ultimi;

RITENUTO di dovere determinare, per assicurare il gettito complessivo necessario al fabbisogno stimato per l'anno 2023, l'aliquota nella misura dello 0,5 (zero virgola cinque) per mille del fatturato, in misura, quindi, inferiore a quella stabilita come massima dalla legge;

RITENUTO di prevedere per l'anno 2023 che il versamento non sia dovuto per importi contributivi - calcolati in base a quanto previsto dalla presente delibera - pari od inferiori alla soglia di € 2.500,00 (duemilacinquecento/00), ritenuta congrua in ragione del principio di economicità e sostenibilità dell'azione amministrativa inerente all'applicazione del prelievo;

RITENUTO di prevedere l'obbligo di dichiarazione in capo al legale rappresentante o, per le sole imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, in capo al rappresentante fiscale o direttamente al soggetto estero mediante identificazione diretta, delle imprese assoggettate a contribuzione con un fatturato superiore a € 5.000.000,00 (euro cinquemilioni/00), prescindendo da eventuali esclusioni o scomputi che le esentino dalla corresponsione del contributo, in relazione all'anno 2023;

RITENUTO di prevedere che i soggetti obbligati provvedano al versamento del contributo dovuto per l'annualità 2023 in due rate, di cui la prima, nella misura di due terzi dell'importo, entro e non oltre il 28 aprile 2023 e, quanto al residuo terzo, entro e non oltre il 31 ottobre 2023, anche al fine di poter effettuare, con un adeguato livello di attendibilità, sulla base dell'incameramento del gettito corrispondente al versamento della prima rata, opportune valutazioni concernenti la copertura delle spese di funzionamento dell'Autorità per l'anno di riferimento;

RITENUTO di prevedere espressamente che la mancata o tardiva trasmissione della dichiarazione, nonché l'indicazione nel modello di dati incompleti o non rispondenti al vero, comporta, ferme restando eventuali conseguenze penali, l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 37 del d.l. n. 201/2011;

VISTA la relazione tecnica di accompagnamento predisposta dall'Ufficio Contabilità, bilancio e autofinanziamento;

Su proposta del Segretario Generale

DELIBERA

Articolo 1

Soggetti tenuti alla contribuzione

1. Sono tenuti alla contribuzione per il funzionamento dell’Autorità i soggetti che esercitano una o più delle attività di seguito elencate:
 - a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni);
 - b) gestione degli impianti di servizio ferroviario;
 - c) gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica);
 - d) servizi ferroviari (anche non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie);
 - e) operazioni e servizi portuali;
 - f) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
 - g) servizio taxi;
 - h) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
 - i) servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci;
 - j) servizi di trasporto di passeggeri su strada;
 - k) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
 - l) servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;
 - m) servizi di agenzia/raccomandazione marittima.
2. Sono individuate, in via presuntiva, quali soggetti esercenti i servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti di cui al precedente comma 1, lettera l), e, in quanto tali soggetti alla contribuzione, le imprese di trasporto merci su strada che abbiano, al 31 dicembre 2022, nella propria disponibilità veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi.
3. Nel caso di soggetti legati da rapporti di controllo o di collegamento di cui all’art. 2359 cod. civ. ovvero sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell’art. 2497 cod. civ. anche mediante rapporti commerciali all’interno del medesimo gruppo, ciascun soggetto è tenuto a versare un autonomo contributo la cui entità deve essere calcolata in relazione ai ricavi iscritti a bilancio derivanti dall’attività svolta dalla singola società.
4. In caso di ricavi generati da imprese riunite in Consorzio, il contributo è versato dal Consorzio per le prestazioni di competenza. Le imprese consorziate sono comunque tenute all’assolvimento dell’obbligo dichiarativo e, in relazione alle prestazioni estranee al consorzio, a quello contributivo.
5. Non sono tenuti alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative alla data del 31 dicembre 2022. Per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative a partire dal 1° gennaio 2023, il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità esclusivamente liquidativa.

Articolo 2

Misura del contributo

1. Per l'anno 2023, il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità, dovuto dai soggetti indicati all'articolo 1, è fissato nella misura dello 0,5 (zero virgola cinque) per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della presente delibera, in misura, quindi, inferiore a quella stabilita come massima dalla legge.
2. Per fatturato deve intendersi l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS.
3. Dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella presente delibera; (ii) i ricavi conseguiti per attività svolte all'estero; (iii) i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; (iv) i contributi in conto esercizio nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale e regionale; (v) i ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, derivanti dall'“equivalente incremento della tariffa di competenza” applicata con l'entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS S.p.A.; (vi) i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale; (vii) le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili; (viii) le sopravvenienze attive; (ix) i risarcimenti danni riferibili esclusivamente al patrimonio aziendale; (x) le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte, purché regolarmente documentate ed escluse dal computo della base imponibile IVA.
4. In via generale, per le sole imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata, alla data di pubblicazione della delibera di approvazione del contributo, dal rappresentante fiscale o direttamente dal soggetto estero mediante identificazione diretta.
5. Dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) i ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a Consorzi esercenti servizi di trasporto; (ii) negli altri casi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, i ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo; (iii) i ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto, previa comunicazione, rispettivamente, degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo e a patto che il contributo venga corrisposto da questi ultimi.
6. Per i soggetti operanti nel settore della gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica) dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) il riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità; (ii) i

ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto per la regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

7. Per i gestori di infrastrutture portuali dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi derivanti da:
(i) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) ritardata consegna dei container utilizzati o mancato ritiro/caricamento della merce; (iii) servizio di *security* purché distinguibile dal guardianaggio; (iv) ricavi da attività di c.d. connettivo urbano; (v) servizio hostess legato ad attività congressuale e convegnistica; (vi) ormeggio e stazionamento di unità da diporto. I gestori di infrastrutture portuali si escludono inoltre gl'importi destinati alla manutenzione straordinaria del demanio marittimo ovvero agli investimenti capitalizzati riguardanti lo stesso, limitatamente ai costi di ammortamento iscritti a conto economico, nell'esercizio di riferimento, come comprovati da perizia asseverata. Le imprese meramente autorizzate all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali che non svolgano la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessorio si escludono i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali, ove tali ricavi generino una duplicazione di contribuzione.
8. Per i soggetti esercenti servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi derivanti da: (i) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) svolgimento, in qualità di sub-vettore, di prestazioni di sub-vezione, a patto che vengano documentate e che il contributo venga corrisposto da altro operatore soggetto a contribuzione.
9. Per i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi derivanti da: (i) senserie; (ii) commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza e, comunque, non afferenti alla navigazione commerciale o ad operazioni/servizi portuali. Detti soggetti sono inoltre tenuti a versare il contributo in nome e per conto dei vettori esteri, ove fiscalmente rappresentati o appartenenti al medesimo gruppo societario, determinando il fatturato con le modalità di cui al successivo comma 12.
10. Il versamento non è dovuto per importi contributivi pari od inferiori a € 2.500,00 (euro duemilacinquecento/00), cifra individuata quale soglia di esenzione.
11. Per i soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci il fatturato è considerato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera, relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono: a) per il trasporto passeggeri: a1) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-novies, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. n. 633/1972; b) per il trasporto merci: b1) trasporto rilevante ai fini IVA nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22%, aliquota attualmente in vigore; b2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. n. 633/1972.

12. Per i soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo è così determinato:
 - a) per il trasporto internazionale di passeggeri: il fatturato è considerato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 1 del D.P.R. n. 633/1972;
 - b) per il trasporto internazionale di merci: il fatturato è considerato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa alla data di pubblicazione della presente delibera, ovvero, ove non prevista, dalle pertinenti fatture in relazione al suddetto volume, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'articolo 9, comma 1, n. 2 del D.P.R. n. 633/1972;
 - c) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto.
13. In relazione ai servizi di trasporto ferroviario merci sono tenuti alla corresponsione del contributo per le parti di rispettiva competenza gli operatori di manovra, i trazionisti e i carristi.
14. Per i soggetti eroganti servizi di trasporto internazionale terrestre di passeggeri e merci (su strada o ferroviario) il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo è quantificato in base ai ricavi derivanti dalle attività svolte entro i confini nazionali. Ove non sia possibile una puntuale individuazione della porzione di ricavi rilevanti a tal fine, si dovrà effettuare un calcolo percentuale basato sul chilometraggio percorso nel territorio dello Stato rispetto alla tratta complessiva.

Articolo 3 **Dichiarazione**

1. Il legale rappresentante o, per le imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, il rappresentante fiscale o direttamente il soggetto estero mediante identificazione diretta, degli operatori individuati al precedente articolo 1 con un fatturato superiore a € 5.000.000,00 (euro cinquemilioni/00), prescindendo da eventuali esclusioni, scomputi o partecipazioni a consorzi, entro il 28 aprile 2023, dichiara all'Autorità i dati anagrafici ed economici richiesti nel modello telematico all'uopo predisposto e pubblicato sul sito *web* dell'Autorità.
2. I medesimi, a corredo della dichiarazione, dovranno sottoscrivere e depositare un prospetto analitico, volto a dettagliare le esclusioni invocate. Allorché queste ultime superino la soglia del 20% del fatturato e l'operatore economico, prescindendo dagli scomputi, abbia un fatturato pari o superiore a € 10.000.000,00 (diecimilioni/00) si renderà necessario produrre un'attestazione sottoscritta dal revisore legale dei conti ovvero dalla società di revisione legale o, in alternativa, dal collegio sindacale dell'operatore economico a cui esse si riferiscono.
3. Ferme restando le sanzioni penali previste dalla legge in caso di falsa dichiarazione, la mancata o tardiva trasmissione della dichiarazione, nonché l'indicazione nel modello di dati incompleti o non rispondenti al vero, comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 37 del

decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Articolo 4

Termini e modalità di versamento

1. Per l'anno 2023 il contributo dei soggetti obbligati deve essere versato quanto a due terzi dell'importo entro e non oltre il 28 aprile 2023 e quanto al residuo terzo entro e non oltre il 31 ottobre 2023. Le ulteriori istruzioni relative alle modalità per il versamento del contributo verranno pubblicizzate sul sito dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.
2. Il mancato o parziale pagamento del contributo entro il termine sopra indicato comporta l'avvio della procedura di riscossione e l'applicazione degli interessi di mora nella misura legale, a partire dalla data di scadenza del termine per il pagamento. È fatta salva ogni competenza dell'Autorità in merito all'attività di controllo, anche avvalendosi di soggetti terzi, oltre che di escussione dei versamenti omessi, parziali o tardivi, anche con riferimento all'applicazione dell'interesse legale dovuto.

Articolo 5

Disposizioni finali

1. La presente delibera è sottoposta ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Una volta divenuta esecutiva, sarà pubblicata in Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e, unitamente al *"Documento ricognitivo sui settori del trasporto per i quali l'Autorità ha concretamente avviato l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge"* predisposto dagli Uffici, sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.
2. Il Segretario Generale dell'Autorità effettua gli atti necessari per dare esecuzione alla presente delibera anche attraverso istruzioni tecniche da fornire agli operatori del settore dei trasporti per il versamento e la dichiarazione del contributo.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro sessanta giorni, ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte o, entro centoventi giorni, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 6 dicembre 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)